Mit dem Sintra schickt Opel eine neue Großraum-Limousine zur noch jungen aber stetig wachsenden Van-Gemeinde. Weil er kürzer als ein Omega ist, läßt er sich spielerisch wie eine Limousine fahren. Weil er aber innen trotzdem mit Idealmaßen lockt, ist der Sintra ein reizvolles Angebot für Familien, Freizeit-Aktivisten und Fernreisende – einfach für alle, denen konventionelle Autos zu klein sind.

Offen-sichtlich: Zwei Schiebetüren und eine große Heckklappe erleichtern Einstieg und Beladung

Tischlein deck' dich: Mit wenigen Handgriffen läßt sich die Rückenlehne zur Unterlage verwandeln

Fotos: Wolfgang Dreher/Walter Tillmann

SINTRA

Der Sintra, ein internationales Auto

Weltenbummler

Der Sintra ist das erste im Rahmen der globalen Integrationsstrategie von General Motors komplett entwickelte Opel-Modell. Ziel ist dabei, eine große Palette unterschiedlicher Modelle auf der Basis von wenigen Plattformen anbieten zu können. Soweit wie möglich teilen sich diese Fahrzeuge zwar technisch identische Bauteile und Komponenten (z.B. Fahrwerk, Motoren usw.), trotzdem können sie aber auf die unterschiedlichen Ansprüche der Käufer in den einzelnen Märkten sehr genau zugeschnitten werden.

So wird der neue Van nicht nur als Sintra in Europa und ab Modelljahr 1988 in Japan, sondern in drei Versionen als Chevrolet Venture, Pontiac Trans Sport und Oldsmobile Silhouette auch in den USA und schließlich als Chevrolet Trans Sport (siehe auch Seite 36) in einigen Exportländern auf den Markt kommen. Gebaut werden alle Van-Varianten im GM-Werk Doraville nahe der Olympiastadt Atlanta im US-Bundesstaat Georgia. Nach Europa kommen sie dann per Schiff über Brunswick (Georgia) zum Hafen im belgischen Antwerpen. Von einem Verteilerzentrum aus – über das übrigens im Gegenzug der Transport der in Rüsselsheim gebauten Cadillac Catera nach USA gesteuert wird – kommen sie dann in die einzelnen europäischen Länder.

US-Ausgabe: Als Pontiac Trans Sport mit anderem Gesicht

Es ist noch gar nicht so lange her, da waren Vans in Europa so eine Art Ufo: Jeder hatte davon gehört, aber niemand wußte etwas Genaues.

So wurde beispielsweise ein erstes amerikanisches Importmodell nicht in den Katalog der „Schweizer Automobil Revue" aufgenommen, als es 1983 auf den Markt kam. Der Grund: Man fand keine schlüssige Antwort auf die Frage – „Ist das nun ein Lkw oder ein Pkw?". Das änderte sich erst, nachdem sich herausstellte, daß die neue Fahrzeugkategorie wirklich vorwiegend zum Transport von Personen und weniger von Gütern eingesetzt wurde.

Heute, keine 15 Jahre später, kennt jedes Kind die vielseitigen Großraum-Limousinen. Sie gehören mittlerweile zwischen Nordkap und Sizilien fast schon ebenso selbstverständlich zum Straßenbild wie in Amerika. Zwar hat der Van-Markt hier noch lange nicht das USA-Volumen (1995 rund 1,2 Millionen Verkäufe) erreicht, doch er wächst ständig. So stiegen beispielsweise die europäischen Zulassungszahlen von 1994 bis 1995 von 162.000 auf 212.000 Einheiten jährlich, und in diesem Jahr tippen Verkaufsstrategen auf eine Quote von rund 270.000 Autos. Und im Jahr 2000 rechnen die Marketing-Experten von Opel gar mit einer Größenordnung von rund 350.000 neuen Van-Zulassungen.

Erste Erfahrungen in diesem schnell wachsenden Automobilsegment machte Opel mit dem Pontiac Trans Sport, der seit 1993 über die Opel-Händler angeboten und alleine in Deutschland über 10.000 Mal verkauft wurde. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse kamen den Ingenieuren und Marketing-Fachleuten bei den Anfangsgesprächen mit ihren Kollegen von General Motors (GM) sehr zugute, nachdem 1991 das Management in Detroit und Rüsselsheim beschlossen hatte, die nächste Van-Generation als deutsch-amerikanische Gemeinschaftsentwicklung auf die Räder zu stellen.

„Anfangs lagen unsere Vorstellungen über das Konzept des Neulings in einigen wichtigen Punkten weit auseinander", erinnert sich Opel-Marketingdirektor Klaus Leydecker an die frühen Sintra-Jahre. So hatten die Produktplaner in Detroit für den Trans Sport-Nachfolger noch mehr Länge vorgesehen. Die Männer vom Main dagegen sagten: „In der Kürze liegt die Würze." Und sie hatten gute Gründe dafür. „Aus umfangreichen Kundenbefragungen wußten wir, daß Trans Sport-Käufer hin und wieder mit Problemen in Parkgaragen und auf schmalen europäischen Straßen kämpfen mußten", erklärt Leydecker.

Wirklich überzeugt von den Ansichten der Opel-Kollegen waren die Amerikaner freilich erst nach einem deutsch-amerikanischen Ausflug im Trans Sport über die teilweise engen Gassen der Orte im Rheingau und durch einige Parkhäuser im Rhein-Main-Gebiet. Danach stand das gemeinsame Ziel fest: Die neue Van-Generation sollte gegenüber dem Vorgänger zwar kompaktere äußere Abmessungen, gleichzeitig aber einen größeren Innenraum haben.

Wie die Abmessungen des Sintra zeigen – dessen Name übrigens nicht von der gleichnamigen alten portugiesischen Königsstadt abgeleitet, sondern ein Kunstwort ist – gelang dieses Vorhaben: Mit einer Länge von 4,67 Metern und einer Breite von 1,83 Metern ist er nicht nur 15 Zentimeter kürzer als ein Omega Caravan, sondern sogar 25 Zentimeter kürzer und 5 Zentimeter schmaler als der Trans Sport. Und auch der Wendekreis (11,40 Meter) nahm deutlich ab (13,80 Meter). Zuwachs meldet dagegen der Radstand: 2.845 Millimeter bedeuten ein Plus von 57 Millimetern. Eine Veränderung, die sich vor allem im Inneren des neuen Opel-Van auszahlt.

Dort hinein geht unser Blick als erstes, schließlich stehen auf der Wunschliste von Van-Käufern drei „innere Werte" ganz obenan: viel Raum, größtmögliche Flexi-

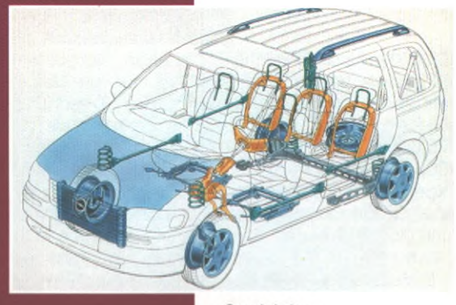
SINTRA

Leichtbau hilft, Gewicht zu reduzieren

Diätkur

Das Thema Gewichtseinsparung war während der gesamten Entwicklung so wichtig, daß es im TechCenter Warren im US-Bundesstaat Michigan sogar zur Gründung eines ganz besonderen Ingenieurszirkels kam – des „Viertelpfünder-Clubs". Chefingenieur Norman L. Pilcher wollte einer ernsten Sache, der Gewichtseinsparung, eine humorvolle Seite abgewinnen. So wurde also jeder Vorschlag, der den Sintra um mindestens ein amerikanisches Viertelpfund (0,113 Kilogramm) leichter machte, mit einem Gutschein für einen Viertelpfünder von McDonald's belohnt.

Davon gingen schließlich einige hundert über die Theke, denn durch viele Maßnahmen gelang eine Gewichtsreduzierung des Sintra um etwa 54 Kilogramm. So enstanden unter anderem aus Aluminium die Motorhaube (Gewichtseinsparung 6,2 kg), Vorderachsschenkel (4 kg), Kühler (3,5 kg) oder Laufschienen der Vordersitze (3 kg); aus Magnesium bestehen der Sitzlehnen-Rahmen (5 kg), die Pedalträger (1,5 kg) und die Lenkradnabe (0,5 kg); und aus hochfestem Stahl sind zum Beispiel Türstreben (2,1 kg), Schraubenfedern (2,4 kg) und Drehstab-Stabilisatoren (1,9 kg). Die Zusammenstellung zeigt, wie mühselig es ist, Reduzierungen von größerer Tragweite zu erzielen, ohne exotische Materialien wie Carbon zu verwenden – ihr hoher Preis würde ein Fahrzeug wie den Sintra für viele unerschwinglich machen. Ach, übrigens: Ob und wieviel Gewicht die Ingenieure des „Viertelpfünder-Clubs" durch das Verzehren der gewonnenen Big Mac's zugelegt haben, ist nicht überliefert.



Gewichtige Maßnahme: Die markierten Teile bestehen aus besonders leichten Materialen

Raumaufteilung: Variable Spielgestaltung – hier mit zwei Verteidigern hinten und Dreierkette im Mittelfeld

bilität und Funktionalität. Und, soviel vorweg, der Sintra macht tatsächlich eine gute Figur, wenn es darum geht, Passagiere, Gepäck oder Sportgeräte bequem zu transportieren.

Zahlreiche Details und Lösungen machen dies deutlich. So ist der Innenraum des Sintra, der serienmäßig als Fünfsitzer mit Einzelsitzen und auf Wunsch als Sieben- oder Achtsitzer (als Achtsitzer mit durchgehender Rückbank) angeboten wird, in einem überdurchschnittlichen Maße nutz- und verwandelbar. Ermöglicht wird dies in erster Linie durch die leichten Einzelsitze der zweiten und dritten Reihe, die sich problemlos zusammenklappen, beliebig versetzen oder auch ganz herausnehmen lassen. Dabei bieten alle Sitze eine Vielzahl von Variationsmöglichkeiten: So können die vorderen über einen großen Bereich in der Längsrichtung, in der Höhe und in der Neigung verstellt werden; in der CD-Version geschieht dies sogar elektrisch. In der GLS-Ausstattung lassen sich die Vordersitze bei stehendem Fahrzeug mit einem Handgriff um 180 Grad nach hinten drehen.

Eine große Bandbreite an Verstellmöglichkeiten offerieren ebenfalls die Einzelsitze der zweiten und dritten Reihe. Mit insgesamt nur vier Handgriffen kann man sie schnell und leicht aus ihrer festen Verankerung lösen, herausnehmen oder an einer anderen der sechs möglichen Stellen im Auto wieder montieren. Der dabei benötigte Kraftaufwand ist gering, denn dank eines Magnesiumrahmens und den Aluminium-Sitzschienen wiegt der Sintra-Einzelsitz lediglich 17 Kilogramm und gehört damit zu den leichtesten.

Ist der Sitzplatz frei, kann die Rückenlehne problemlos zu einem kleinen Tisch umgeklappt werden. Ein einzelner Hebel löst einen unter Spannung stehenden Federmechanismus, die Lehne klappt nach vorn und liegt anschließend auf dem Sitzpolster auf. Es genügt der Zug an einem weiteren Hebel, und der Sitz kippt aus seiner horizontalen in eine senkrechte Stellung. Vorteil: Ohne den Sitz ausbauen und zurücklassen zu müssen, lassen sich so sperrige Güter problemlos verstauen.

Alle Plätze (ausgenommen der mittlere auf der durchgehenden Sitzbank) sind mit Kopfstützen versehen. Sie lassen sich, bleibt der Stuhl leer, versenken und garantieren so eine einwandfreie Sicht nach hinten.

Typisch Sintra: Klare optische Trennung von Fahrgastzelle und Motorraum bringt eine gute Übersicht

Daß GM- und Opel-Ingenieure versuchten, das Beste aus beiden Welten zu vereinen, zeigen andere Details. So ist die serienmäßige Klimaanlage wegen der größeren Temperaturunterschiede in Amerika leistungsfähiger, die Anzahl der zusätzlichen Ablagen und der sogenannten Cupholder ungewöhnlich groß (14 Becher- und 2 Flaschenhalter), hat der Sintra Schiebetüren an beiden Seiten. Das erleichtert einerseits das Ein-und Aussteigen und ist andererseits äußerst praktisch beim Großeinkauf im Supermarkt oder beim Beladen mit sperrigen Gütern.

Leicht zu beladen ist auch der Kofferraum, da die unmittelbar über dem Stoßfänger beginnende Heckklappe weit nach oben schwenkt und einen hohen und breiten Ausschnitt eröffnet. Hinzu kommt: Durch die raumsparende Hinterachskonstruktion brauchen die Stoßdämpfer-Dome wenig Platz und ragen nicht weit in den Laderaum hinein. Dadurch wird eine flache und vor allem breite Ladefläche geschaffen. Wichtigstes Indiz dafür ist der Abstand zwischen den hinteren Radkästen: Er beträgt stattliche 1,23 Meter.

Platz fürs Gepäck ist genügend da. Schon bei kompletter Bestuhlung mit acht Sitzen bietet der neue Van einen Stauraum von 460 Litern nach VDA-Norm und liegt damit deutlich über dem klassenüblichen Volumen. Je nach Bedarf läßt sich diese Transportkapazität durch den Ausbau der zweiten (1.212 Liter) und dritten Sitzreihe sogar noch bis zu 3.763 Litern ausdehnen. Sicher verstaut bleibt das Gepäck übrigens mit Hilfe eines vom Boden bis zum Dach reichenden Netzes. Und vor neugierigen Blicken schützt es eine separate Abdeckung im Gepäckabteil (Sonderausstattungen).

Wurde im Innenraum alles nach optimalen Van-Maßstäben ausgerichtet, sollte der Sintra, was die Fahreigenschaft betrifft, es möglichst einer agilen Limousine gleichtun. Deshalb definierten in erster Linie die Opel-Ingenieure die gewünschten Fahrwerkseigenschaften nach europäischen Gesichtspunkten. Und das heißt: präziser Geradeauslauf, hohe Kurvenstabilität mit geringer Seitenneigung, gute Dämpfung der Karosseriebewegungen und eine präzise Lenkung mit ausgeprägtem Rückmeldeverhalten. Auch auf sichere Fahrwerksabstimmung bei beladenem Fahrzeug wurde hoher Wert gelegt.

SINTRA

Sintra-Ausstattung auf einen Blick

	GLS	CD
ABS	▲	▲
Audiosteuerung über Lenkradtasten	I	▲
Audiosystem Car 400 mit vier Lautsprechern	●	▲
Außenspiegel elektr. verstellbar und beheizbar	▲	▲
Automatik-Getriebe (Viergang)	I	▲
Bord-Computer	I	▲
Dachreling	▲	▲
Diebstahlsicherung	●	▲
Fensterheber elektrisch vorne	▲	▲
Gepäckraumabdeckung	●	●
Gepäckrückhaltenetz	●	●
Klimaanlage	▲	▲
Leichtmetallräder	▲	▲
Lenksäule höhenverstellbar	I	▲
Niveauregulierung automatisch	●	▲
Radio-Einbausatz	▲	I
Reifen 205/65 R15	▲	▲
Rücksitze umklappbar und zusammenfaltbar	▲	▲
Scheiben getönt	▲	▲
Schiebedach elektrisch	●	▲
Servolenkung	▲	▲
Sitze (7)	●	●
Sitze (8)	●	●
Steckdosen im Front- und Fond-Bereich	▲	▲
Tempomat	I	▲
Triple-Info-Display	▲	I
Vordersitze drehbar	▲	I
Vordersitze elektrisch verstellbar	I	▲
Windschutzscheiben-Antenne	▲	▲
Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung	▲	▲
Winterpaket mit	●	●
→ beheizbaren Sitzen		
→ Nebelscheinwerfern		
→ Scheinwerfer-Reinigungsanlage		

▲ = serienmäßig · ● = Sonderausstattung · I = nicht lieferbar

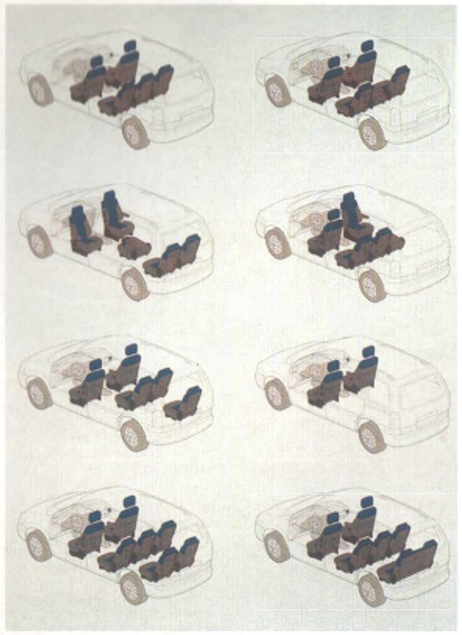
SINTRA

Zubehör für alle Zwecke

Extraausgabe

Zusätzlich zur umfangreichen Serienausstattung bieten die Opel-Händler rechtzeitig zum Verkaufsstart oder kurz danach Zubehör für Alltag, Freizeit, Reise und Sport an. Hier ein Ausschnitt aus dem Angebot (Preise standen bei Redaktionsschluß noch nicht fest):

- *→ Abstandswarner (elektronisch) am Heck für leichteres Rückwärtsrangieren*
- *→ Aluräder (16 Zoll)*
- *→ Anhängerkupplung*
- *→ Dachspoiler*
- *→ Dachträgersystem für Fahrräder, Ski, Surfbretter usw.*
- *→ Kindersitze*
- *→ Kühlbox*
- *→ Multi-Funktionsbox mit abklappbaren Tischen und Anschluß für Laptop, Fax usw.*
- *→ Sonnenblenden für Fenster, Schiebetüren und Heckscheibe*
- *→ Telefoneinbausatz mit Konsolen für Handies*
- *→ Trägersystem für Fahrradtransport im Innenraum*
- *→ Travelbox mit zusätzlichem 350-Liter-Gepäckvolumen für Dachreling*



***Alle Möglichkeiten offen:** Die leicht herausnehm- und umklappbaren, teilweise auch drehbaren Sitze erlauben eine variable Innenraum-Architektur*

Platz da: Auch ausgewachsene Fahrräder passen in den Sintra,** als **Extra gibt es bald ein spezielles Trägersystem für den Innenraum

Nischen-Politik: Jede Menge Ablagen, zum Beispiel über den hinteren Radkästen, und Becherhalter

Aufs Dach gestiegen: Ein reichhaltiges Zubehörangebot, dazu gehört auch ein Fahrradträger, gibt's beim Opel-Händler

Um diese Zielsetzungen zu erfüllen, wurden sämtliche Fahrwerkskomponenten auf diese Eigenschaften hin konstruiert und abgestimmt. Dabei ging es vor allem um die Festlegung von Dämpfercharakteristik, Federraten und Stabilisator-Durchmesser, die Auslegung von Lenkung und Scheibenbremsanlage sowie die Reifen-Spezifikation.

Nach einer „goldenen Konstrukteursregel" beeinflußen Konzeption und Abstimmung der Vorderachse in maßgeblicher Weise den Komfort- und Handling-Charakter des gesamten Fahrzeugs. Für den frontgetriebenen Sintra wählten die Ingenieure deshalb eine Einzelradaufhängung nach dem McPherson-Prinzip mit Schraubenfedern und Zweirohr-Gasdruckstoßdämpfern. Die L-förmigen Vorderachsquerlenker sind in hochfestem Stahl in gewichtssparender Bauweise ausgeführt. Die Anlenkungspunkte befinden sich an einem Hilfsrahmen, der seinerseits an vier Stellen gummigelagert mit der Karosserie verbunden ist. Dieser Hilfsrahmen nimmt außer den Vorderachslenkern auch das Lenkgetriebe und die Motoraufhängung auf. Diese doppelte Entkopplung hält Antriebsvibrationen sowie Fahrwerks- und Reifenabrollgeräusche wirksam vom Innenraum fern.

Darüber hinaus reduziert eine aufwendige Motorlagerung unangenehme Eigenbewegungen des Motors beim Beschleunigen oder plötzlicher Gaswegnahme, die Lastwechselschläge. Beim 2,2-Liter-Vierzylindertriebwerk kommt eine sogenannte „Low Torque Axis" (LTA)-Motoraufhängung zum Einsatz. Sie besteht aus einem konventionellen Lager am Getriebe, einem hydraulischen zentralen unteren Motorlager sowie zwei Drehmomentstützen zwischen Triebwerksoberseite und Kühler-Querträger. Beim 3,0-Liter-V6-Motor wird eine Dreipunkt-Motorlagerung eingesetzt. Sie besteht aus einem Hydraulikelement, je einem Gummilager vor und hinter dem Getriebe sowie einer Drehmomentstütze.

Unter dem Sintra-Heck sitzt eine Torsionskurbelachse, die an Längslenkern und einem Panhardstab geführt wird und wesentlich zum gutmütigen Fahrverhalten beiträgt. Wie vorne, pflegten die Konstrukteure auch an der Hinterachse die hohe Schule des Leichtbaus und arbeiteten mit gelochtem, hochfestem Stahl. Als CD verfügt der Sintra zudem über eine pneumatische Niveauregulierung, die das Einsinken des Hecks bei voller Beladung oder hohen Zuggewichten im Anhängerbetrieb verhindert und den Federweg konstant hält.

Die Servounterstützung der Zahnstangenlenkung ist so ausgelegt, daß sie hohen Bedienkomfort mit Handlichkeit und Agilität vereint. Dank des geringen Kraftaufwandes und eines kleinen Wendekreises von nur 11,40 Metern erweist sich der Sintra als außerordentlich rangierfreundlich. Während der Fahrt vermittelt seine Lenkung exakte Rückmeldungen über den Fahrbahnzustand und unterstützt Richtungsstabilität und Geradeauslauf.

Agilität ist natürlich nicht nur eine Sache des Fahrwerks, auch der Motor muß hierzu seinen Teil beitragen. Für den Sintra stehen zunächst zwei Triebwerke zur Auswahl: ein 2,2-Liter-Vierzylinder mit 141 PS und ein 3-Liter-V6 mit 201 PS. Ende des nächsten Jahres dann ergänzt ein völlig neu entwickelter 2,2-Liter-Turbodiesel-Direkteinspritzer mit 16 Ventilen (siehe auch Start 3/96), der es auf 120 PS bringt, das Motorenangebot.

Wie alle Opel-Ecotec-Triebwerke verfügt auch der 2,2-Liter-Benziner der GLS-Version über die fortschrittliche Vierventiltechnik. Und weil die Kunden heute neben ausgeprägter Dynamik auch hohe Laufkultur verlangen, kompensieren zwei Ausgleichswellen Vibrationen und Geräusche. Neben dem deutlichen Gewinn an Laufkultur hat diese erstmals in einem Opel-Motor eingesetzte Lösung weitere Vorteile. Die von der Kurbelwelle angetriebenen Ausgleichswellen sitzen in einem gemeinsamen Gehäuse am Motor und tragen so zusätzlich zur Versteifung des Kurbelgehäuses bei.

Im Zusammenwirken mit den Karosserie-Leichtbaumaßnahmen zeigt der motortechnische Aufwand eindrucksvolle Wirkung auf Fahrleistungen und Kraftstoffverbrauch. Innerhalb von 12,7 Sekunden hat der 141 PS starke Sintra GLS aus dem Stand die 100-km/h-Marke erreicht, auf freier Strecke schafft er ein Spitzentempo von 189 km/h – Werte, die allemal für einen oberen Platz in der Van-Liga ausreichen und hohe Reiseschnitte erlauben. Gleichwohl pflegt auch der Sintra mit 2,2-Liter-Motor die guten Sitten der Opel-Modellfamilie, die für effizienten Umgang mit dem Kraftstoff bekannt ist: Nach der neuen EU-Norm kommt die GLS-Version mit 9,5 Litern Super bleifrei auf 100 Kilometer aus (alte Norm: 8,4 Liter).

Noch kultivierter und leistungsfähiger präsentiert sich natürlich der 3,0-Liter-V6-Motor des Sintra CD, der auf dem MV6-Triebwerk des Opel Omega basiert. Seine Spitzenleistung von 201 PS produziert er bei 6.000 Umdrehungen pro Minute, sein Drehmoment-Maximum von 260

Alles drin: CD mit verstellbarer Lenksäule, Tempomat, Klimaanlage, Automatik, elektrisch verstellbaren Sitzen und, selbstverständlich, Airbags

SINTRA

Technische Daten und Preise

	Sintra 2.2 16V	Sintra 3.0 24V
Motor und Kraftübertragung		
Motoreinbau/Zylinderzahl	vorne quer/4	vorne quer/V6
Hubraum (cm^3)	2198	2962
BohrungxHub (mm)	86 x 94,6	86 x 85
Verdichtung	10,5	10,8
Leistung (PS/kW) bei /min	141/104 5400	201/148 6000
Max. Drehmoment (Nm) bei /min	202 2600	260 3600
Nockenwellen	2 obenliegende	4 obenliegende
Ventile	4 pro Zylinder	4 pro Zylinder
Motoröl-Füllmenge (l)	4,25	5,5
Antrieb	Vorderräder	Vorderräder
Getriebe	Fünfgang-Handschaltung	Viergang-Automatik
Achsübersetzung	4,05	3,09
Fahrwerk und Bremsen		
Radaufhängung vorn	Einzelradaufhängung, Dreiecklenker, McPherson-Federbeine, Gasdruck-stoßdämpfer, Stabilisator	
Radaufhängung hinten	Verbundlenkerachse, Schraubenfedern, Gasdruck-stoßdämpfer, Stabilisator	
Bremsen vorn (Ø mm)	Innenbelüftete Scheiben/278	
Bremsen hinten (Ø mm)	Scheiben/278	
Maße und Gewichte		
Länge x Breite x Höhe (mm)	4670 x 1830 x 1757	
Radstand (mm)	2845	
Spurweite vorn/hinten	1562/1608	
Radgröße (Zoll)/Reifengröße	6J x 15/205/65 R 15	
Gepäckraumvolumen (l)	460-3763	
Wendekreis (m)	11,4	
Leergewicht (kg)	1695	1784
Zul. Gesamtgewicht (kg)	2345	2430
Zuladung	650	646
Anhängelast (kg)	1250	1700
Dachlast (kg)	68	
Kraftstoff (l)	70	
Fahrleistungen und Verbrauch		
0-100 km/h (s)	12,7	10,8
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	189	201
Verbrauch (l/100 km) nach alter EC-Norm (Drittelmix)	8,4	10,5
Nach neuer EU-Norm (l/100 km)	9,5	11,5
Preise		
DM	46.000,–	59.500,–

Zuwachsrate: Bald jährlich 350 000 Van-Neuzulassungen in Europa?

SINTRA

Sintra erfüllt Crash-Normen in USA und Europa

Schutzmaßnahmen

Tragende Säule des Sicherheitskonzepts ist die homogene Karosseriestruktur, die dem Sintra trotz zweier großer Schiebetüren hohe Verwindungssteifigkeit verleiht. Einzelne Rahmenelemente fügen sich über die gesamte Fahrzeuglänge zu einer stabilen Gesamtstruktur zusammen, und die Versteifungen um die Türausschnitte werden unter dem Wagenboden fortgeführt und verbinden sich dort mit den Längsträgern zu einer strukturellen Einheit. Diese Längsträger wirken dabei der Karosseriestauchung bei Front- und Heckkollisionen entgegen, im Falle eines Seitenaufpralls stabilisieren Seitenschweller und Querträger die Fahrgastzelle. Ergänzt werden die karosserieseitigen Sicherheitsvorkehrungen durch ein umfassendes Rückhaltesystem: Zwei Full Size-Airbags und pyrotechnische Gurtstraffer schützen Fahrer und Beifahrer, und in den Sitzunterbau integrierte Rampen verhindern das Durchrutschen der Insassen unter den Gurten (Anti-Submarining-Effekt).

Dank all dieser Maßnahmen erfüllt der Sintra im Crash-Verhalten nicht nur die in Europa geltenden gesetzlichen Anforderungen, sondern er besteht auch die anspruchsvolleren amerikanischen Tests. Dazu gehören unter anderem ein Fahrzeug/Fahrzeug-Heckaufprall mit 80 km/h, ein Seiten-Crash – bei dem auch in der zweiten Reihe Dummys sitzen – sowie einen statischen Dachbelastungstest.

Newtonmetern entwickelt der Vierventil-Sechszylinder bei 3.600 Touren.

Dank der dreistufigen Multi Ram-Resonanzaufladung erreicht das V6-Triebwerk 90 Prozent seines maximalen Drehmoments bereits bei 2.400 Umdrehungen. Das Ansaugsystem (siehe auch Start 1/94) besteht aus einer speziellen Konfiguration von Resonanzrohren und -kammern, in denen die Länge der Ansaugwege mit Hilfe von Steuerklappen drehzahlabhängig variiert wird. Dank solch technischer Feinheiten schwingt sich der V6-Sintra in noch höhere Leistungsbereiche auf als sein Vierzylinder-Pendant. In 10,9 Sekunden nach dem stehenden Start hat der Opel-Van Tempo 100 erreicht, und bei Bedarf befördert er seine Passagiere mit 201 km/h Höchstgeschwindigkeit. Auch er macht mit einem Durchschnittsverbrauch von 11,5 Litern (alte Norm: 10,5 Liter) bleifreien Superbenzins pro 100 Kilometer die Vorteile seiner Antriebs- und Leichtbautechnik deutlich.

Gemischbildung und Zündung der beiden Ecotec-Motoren werden von einem Hochleistungs-Motormanagement (Bosch Motronic M2 8.1) geregelt. Die Einspritzung arbeitet sequentiell, wobei die optimale Kraftstoffmenge für jeden Zylinder einzeln berechnet und eingespritzt wird. Die Zündverteilung erfolgt über ein verschleißfreies, „ruhendes" System ohne mechanische Übertragungselemente. Auch die Kontrolle sämtlicher Abgaskomponenten – Katalysator, Abgasrückführung, Sekundärlufteinblasung – und des Kraftstoff-Verdunstungsventils sowie die Klopfregelung unterliegt dem weitgefaßten Verantwortungsbereich des Digital-Managers.

Neben der Abgasreinigung durch einen geregelten Dreiwegekatalysator sorgt eine Sekundärlufteinblasung zwischen Motor und Katalysator für den Abbau von Kohlenwasserstoffen (HC) und Kohlenmonoxid (CO) während der Kaltlaufphase. Um den Katalysator schnell auf die erforderliche „Anspringtemperatur" von 400 bis 450 Grad Celsius zu bringen, befördert ein elektrisches Gebläse nach dem Kaltstart für einige Sekunden Frischluft ins Auspuffsystem, was durch Nachoxidation zu einer Erhöhung der Abgastemperatur und des Katalysators führt. Darüber hinaus verfügt der Motor über eine Abgasrückführung, die durch Senkung der Verbrennungstemperatur den Stickoxid-Anteil im Abgas (NO_X) deutlich senkt.

Beim Sintra GLS mit 2,2-Liter-Vierzylindermotor läuft der Kraftfluß über ein manuelles Fünfganggetriebe an die Vorderräder, die Kupplungsbetätigung erfolgt mit hydraulischer Unterstützung. Der Sintra CD mit 3,0-Liter-V6-Triebwerk verfügt serienmäßig über ein vierstufiges Automatikgetriebe mit Wandlerüberbrückung in den Gangstufen drei und vier. Dabei hat der Fahrer die Möglichkeit, zwischen den Schaltprogrammen „Economy", „Sport" und „Winter" zu wählen.

Wählen kann der Kunde auch heute zwischen einer ganzen Palette von Vans; kaum ein Hersteller, der nicht eine Großraum-Limousine im Programm hat. Insofern müssen sich die Redakteure der „Schweizer Automobil Revue" und Kollegen anderer Publikationen nicht mehr den Kopf darüber zerbrechen, in welcher Rubrik sie jene Spezies unterbringen sollen. Jetzt müssen sie dafür aufpassen, daß sie dieses neueste „Weltauto", das in den USA als Chevrolet Venture, Pontiac Trans Sport und Oldsmobile Silhouette, in einigen Exportländern als Chevrolet Trans Sport, in England als Vauxhall und im übrigen Europa als Opel Sintra verkauft wird, in den jeweiligen Ausgaben unter dem richtigen Namen einsortieren. Aber das werden sie schon schaffen... ▮

Werner Haas